

DE LO NUESTRO

Historias Heterodoxas

El automóvil de la muerte

Uno de los primeros coches que circularon por Mieres arrolló y acabó con la vida de cuatro niños en un accidente que se produjo en 1916 en Villasola



Ernesto BURGOS
Historiador

Dicen quienes saben de esto que el primer coche que llegó a Asturias lo trajo desde la Exposición Universal de París hasta Oviedo Luis María de Unquera, marqués de Vista Alegre en octubre de 1890. Era un Benz fabricado en serie en Alemania, del que solo se hicieron cinco unidades y le costó cuatro mil pesetas. Podemos imaginar la expectación que tuvo que despertar en su momento aquella máquina que a pesar de tener solo tres ruedas podía alcanzar los quince kilómetros a la hora en llano, e incluso los veinte cuesta abajo, y cuya aparición fue aplaudida por muchos de los lugares que recorrió.

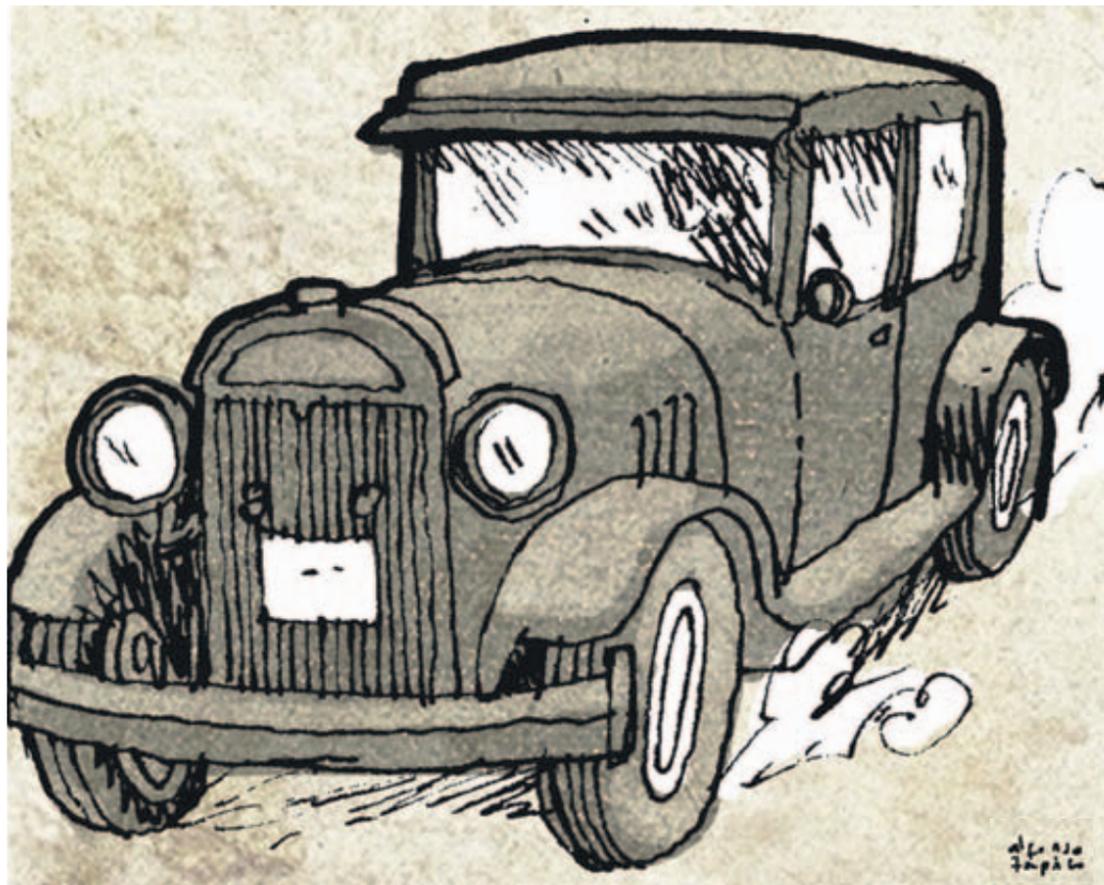
Tener uno de aquellos vehículos con unas carreteras de tierra que en nuestra región aún no conocían el asfalto se convirtió en una manera de exhibir el poderío económico de sus conductores y por ello los más ricos empezaron a adquirirlos para no ser menos que sus hermanos de clase, despertando la admiración y la envidia del resto de la ciudadanía.

Cuando ya era evidente que la moda había llegado para quedarse y se estaba convirtiendo en un fenómeno creciente, el Estado decidió regular su uso y de paso abrió un nuevo e inagotable filón para sus impuestos que hoy es una de sus mayores fuentes de financiación. En 1907 el conde de la Vega del Sella pagó la primera matrícula en Asturias y al final de aquel año ya le habían seguido otros veinte afortunados "chauffeurs" en toda la región.

En Mieres el honor de ser el pionero de los vehículos a motor lo tuvo, como no podía ser de otra forma, uno de los empresarios más ricos de la villa, enriquecido por el carbón: Inocencio Fernández Martínez, casado con Dominica Herrero, y que ustedes situarán mejor en esta historia si les digo que su hijo Vicente cambió su apellido por el de Figaredo, donde la familia tenía sus raíces.

A don Inocencio, que hizo su dinero en el valle de Turón y lo multiplicó participando en una larga lista de empresas e inversiones de todo tipo, nada le gustaba más que bajar hasta el Ayuntamiento donde presidía la Junta Municipal del Censo Electoral. Tras él, el parque móvil local fue aumentando, pero tan despacio, que aún en 1925, cuando en Asturias ya estaban matriculados 4.500 automóviles, solo 107 eran de Mieres.

Hubo que esperar hasta junio de 1916 para que la empresa de transportes "Automóviles El



El chófer, al darse cuenta de la importancia del suceso, pidió a gritos que le quitasen la vida

Los soldados tuvieron que intervenir para impedir que los vecinos lincharan al conductor

Luarca", que más tarde pasaría a denominarse ALSA inaugurase su primer trayecto con un coche de motor de gasolina, después de dejar en el polvo de la historia aquellos trayectos de quince horas para llegar desde Luarca hasta Oviedo en diligencia acortados más tarde hasta las ocho, con coches de vapor.

Un mes más tarde, el 21 de julio de 1916, Mieres pagaba un tributo de sangre al nuevo medio de locomoción convirtiéndose en escenario del más absurdo de los accidentes. "La Acción", un diario vespertino que había nacido aquel mismo año para apoyar al maurismo y que se definía como una publicación "monárquica, católica y con alto sentido patrióti-

co", se lo contaba a sus lectores de esta forma:

"Los automóviles. Cuatro muertos y cuatro heridos. El récord de lo que puede hacer un automóvil mal dirigido lo ha batido uno de don Antonio Ballesteros de Ávila. En Mieres, cerca de Villasola, diez chicos jugaban en una acera. El "auto" penetró en ella, arrollando a ocho niños, de los cuales cuatro murieron horriblemente magullados y cuatro resultaron gravemente heridos. Los transeúntes que presenciaron el atropello quisieron linchar al conductor, lo que evitaron varios soldados".

Otros diarios nacionales se ocuparon también del suceso, como el "ABC", que eligió para su crónica un titular expresivo: "El automóvil de la muerte". Pero fue "El Noroeste", que contaba con corresponsal en la zona, el que pudo ampliar los detalles:

"En el pueblo de Villasola, inmediato a Mieres, ocurrió esta mañana una verdadera catástrofe automovilista que llevó el luto a varios hogares. El automóvil de matrícula de Barcelona, al hacer un rápido viraje, se metió por una de las aceras en la cual jugaban un grupo de niños, arrollándolos a todos. El choque fue tremendo, saliendo alguna de las criaturas despedidas con gran violencia. A los gritos de terror lanzados por las personas que presenciaron el siniestro acudió la mayoría del vecindario, auxiliando a los niños lesionados.

En los primeros momentos fueron recogidas ya sin vida las niñas Jovita Robledo, de 8 años y

la de 7 Gloria González. También fue recogido en grave estado el niño de 3 años Arsenio Robledo, el cual falleció al llegar a la Casa de Socorro. Entre los heridos figuran: Carmen González de 3 años, Consuelo Nistal, de 9; Josefa Fernández, de 4 y Petra Medrano, de 7.

El chofer, que fue detenido, al darse cuenta de la importancia del suceso, sufrió continuos ataques, pidiendo a gritos que le quitasen la vida. El juzgado se personó en el lugar del suceso, procediendo a practicar las primeras diligencias. El pueblo en masa, que se halla consternadísimo por la tremenda desgracia, desfiló por el sitio donde se desarrolló la catástrofe".

Puede llamarnos la atención el hecho de que unos soldados tuviesen que intervenir para impedir el linchamiento del conductor por parte de los vecinos y por ello debo aclarar que en aquellos momentos Asturias estaba en estado de guerra y en consecuencia se habían desplazado hasta los puntos más conflictivos varios regimientos. En Mieres se acuartelaba el de Borbón; en Lena el de Borbón; en Langreo el de La Reina; en Gijón el de San Marcial y el escuadrón de Talavera y en Oviedo el de León, mientras el de El Príncipe se repartía entre las dos ciudades.

El origen de aquella situación excepcional había partido de una huelga indefinida convocada el 12 de julio de aquel año por el Sindicato Ferroviario de Valladolid que reclamaba un aumento de 25 céntimos diarios de salario, la continuación de las primas y el recono-

cimiento de su organización sindical. En un momento tan delicado, cuando España mejoraba su economía gracias a la neutralidad en la guerra que estaba arrasando Europa, los trenes se paralizaron y el conde de Romanones, entonces presidente del Gobierno, optó por militarizar a los huelguistas.

Las estaciones de Asturias se sumaron inmediatamente al paro, y con ellos el flamante Sindicato Minero, que no dejaba pasar ninguna ocasión para demostrar su influencia entre los trabajadores; incluso la Federación Socialista de Asturias propuso una huelga general contra la carestía de la vida, que fue rechazada por la dirección nacional.

Desgraciadamente, a consecuencia del conflicto y con pocas horas de diferencia con el accidente de Villasola, se produjo otro suceso en la línea de Langreo cuando se rompió intencionadamente una cadena para cambiar la aguja que daba acceso a una vía muerta entre las estaciones de La Oscura y Sama. Por ella se introdujo el tren nº 4, que había salido de Laviana rompiendo la huelga a las 13.53 hacia un cargadero donde estacionaban varios vagones de carbón.

Cuando el maquinista se dio cuenta del sabotaje ya era demasiado tarde y no pudo evitar arrollar a una niña de corta edad, hija de un huelguista, que se hallaba jugando en la vía, ocasionándole la muerte. Entre los viajeros también hubo tres heridos, entre ellos el jefe de Vías y Obras, que se desplazaba en el convoy.

En cuanto a los militares que aquel día intervinieron en Santullano, como allí no se produjeron más incidentes, mantuvieron una relación excelente con los vecinos y cuando todo se solucionó, estos lo demostraron acudiendo a despedir a la tropa junto a las autoridades y a la banda de música municipal. Incluso desde el Ayuntamiento se llegó a ofrecer a las tropas un rancho extraordinario que no fue aceptado por falta de tiempo.

Justo al año, una nueva convocatoria iba a acabar bañada en sangre, pero como en aquel momento eso no se sabía, la despedida fue entusiástica y el tren militar partió para León en medio de vivas a España, Asturias, Mieres y al Ejército. Cuentan las crónicas que aquel mismo día, que había amanecido espléndido, tuvo su culminación con la celebración de las fiestas del Carmen, retrasadas forzosamente por el estado de guerra.

El tiempo vino a demostrar mucho más tarde que definitivamente los automóviles la habían tomado con Villasola. El atropello de 1916 solo fue un prólogo de la destrucción total de aquel lugar: cuando la circulación de vehículos se hizo imprescindible para la civilización moderna las viejas casas de los vecinos que habían vivido aquel desastre fueron arrasadas para dejar paso a una ancha de franja de asfalto por la que actualmente pasan cada día miles de vehículos en la que actualmente es la vía de comunicación más importante de Asturias.